



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmä- suunnitelma (PLJ 2007)

Aiesopimuksen seuranta 2010

Julkaisun päivämäärä
6.5.2010

Julkaisun nimi

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (PLJ 2007). Aiesopimuksen seuranta 2010

Tekijät

Leena Sirkjärvi (LVM)
Johanna Viikuna (HSL)

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 10/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-154-7
HARE-numero
Asianumero

Asiasanat

Liikennejärjestelmäsuunnitelma, aiesopimus, seuranta

Yhteyshenkilö

Petri Jalasto

Muut tiedot

Tiivistelmä

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimus on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön, Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien sekä Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan YTV:n välille 27.8.2008. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja Helsingin seudun liikenne (HSL) ovat yhteistyössä laatineet katsauksen aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimukseen kirjatut toimenpiteet ovat pääsääntöisesti toteutuneet tai edenneet hyvin. Osa toimenpiteistä on kuitenkin määritelty hyvin yleispiirteisellä tasolla, mikä vaikeuttaa niiden edistymisen arviointia. Jatkossa aiesopimuksia laadittaessa kaikki kehittämistoimet tulisivat hankkeistaa riittävän konkreettiselle tasolle.

Aiesopimuksen seurannan perusteella on nähtävissä, että yhdyskuntarakenteen kehitys on ollut kestävän liikkumisen näkökulmasta lievästi myönteistä. Tähän on vaikuttanut mm. raideliikenteen kehittäminen. Pääkaupunkiseudun kasvu on sijoittunut kestävän liikkumisen kannalta keskimäärin hyvin.

Jatkossa liikenteen kehittämistoimenpiteiden yhteys maankäytön kehittämiseen on tarpeen ottaa huomioon konkreettisemmin ja tavoitteellisemmin. Vaihtoehtoina ovat maankäytön ja liikenteen yhteiset aiesopimukset, joihin asetettaisiin konkreettiset määritelmät toteutuksen seurannalle. Joukkoliikenteen palvelutason kehittymisen arvioimisen kannalta olisi jatkossa hyvä määrittää tavoiteltu joukkoliikenteen palvelutaso ja myös tavoiteltava joukkoliikenteen käyttökustannusten rahoitustaso.

Publiceringsdatum
6.5.2010

Publikation

Uppföljning av intentionsavtalet för huvudstadsregionens trafiksystemplan (PLJ 2007) 2010

Författare

Leena Sirkjärvi (KM)
Johanna Viikuna (HRT)

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets
publikationer 10/2010**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-154-7
HARE-nummer
Ärendenummer

Ämnesord

Trafiksystemplan, intentionsavtal, uppföljning

Kontaktperson

Petri Jalasto

Övriga uppgifter

Rapporten är på finska

Sammandrag

Ett intentionsavtal för huvudstadsregionens trafiksystemplan (PLJ 2007) upprättades 27.8.2008 mellan trafikministeriet och städerna Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla samt Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD. Kommunikationsministeriet (KM) och Helsingforsregionens trafik (HRT) har i samarbete gjort upp en översikt av hur åtgärderna i intentionsavtalet har genomförts.

Åtgärderna i intentionsavtalet för huvudstadsregionens trafiksystemplan (PLJ 2007) har i huvudsak genomförts eller fortskridit väl. En del av åtgärderna har emellertid definierats på en mycket allmän nivå vilket gör det svårare att bedöma hur de fortskrider. När intentionsavtal upprättas i fortsättningen är det därför viktigt att alla utvecklingsåtgärder konkretiseras som projekt tillräckligt väl.

Uppföljningen av intentionsavtalet visar att samhällsstrukturen har utvecklats i viss mån gynnsamt betraktat ur den hållbara rörlighetens synvinkel. Bland annat utvecklandet av spårtrafiken har bidragit till detta. Huvudstadsregionens tillväxt har etablerats i genomsnitt väl sett ur den hållbara rörlighetens synvinkel.

I fortsättningen är det nödvändigt att mera konkret och målinriktat beakta sambandet mellan åtgärderna för utveckling av trafiken och utvecklingen av markanvändningen. Alternativen är gemensamma intentionsavtal för markanvändningen och trafiken med konkreta definitioner för hur genomförandet uppföljs. I syfte att bedöma hur kollektivtrafikens servicenivå har utvecklats är det i fortsättningen bra att definiera vilken servicenivå som eftersträvas för kollektivtrafiken och även vilken finansieringsnivå som eftersträvas för kollektivtrafikens driftskostnader.

Date
6 May 2010

Title of publication

A letter of intent concerning the transport system plan for the Helsinki Metropolitan Area – Follow-up

Author(s)

Leena Sirkjärvi, Ministry of Transport and Communications
Johanna Vilkkuna, Helsinki Region Transport

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications

Publication series and number

**Publications of the Ministry of
Transport and Communications
10/2010**

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-154-7
Reference number

Keywords

Transport system plan, letter of intent, follow-up

Contact person

Petri Jalasto

Other information

The report is in Finnish

Abstract

A letter of intent concerning the transport system plan for the Helsinki Metropolitan Area was drawn up between the Ministry of Transport and Communications, the cities of Helsinki, Espoo, Vantaa and Kauniainen, and the Helsinki Metropolitan Area Council on 27 August 2008. The Ministry of Transport and Communications and the Helsinki Region Transport have together reviewed the implementation of the measures included in the letter of intent.

As a rule, good progress has been made in the measures set out in the letter of intent. However, some of the measures have been defined at a very general level, which makes it difficult to assess their progress. Consequently, in future all development measures should be formulated as concrete projects.

Follow-up of the implementation of the letter of intent shows that in terms of sustainable mobility there has been a slightly positive development in the urban structure. One contributor to this has been the development of rail transport – the growth of the Helsinki Metropolitan Area has supported sustainable mobility.

In future, the link between transport system development and land use development should be more concrete and target-oriented. One alternative are joint letters of intent in land use and transport that would set concrete requirements for follow-up. In respect of assessing the service level in public transport, the aim in the service level and in the financial level of operating expenses should be defined.

Sisällysluettelo

Yhteenveto ja johtopäätökset	3
1. Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen	5
1.1 Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen	5
1.2 Liikenteen hallinnan vaikutukset ja toteuttamismahdollisuudet	8
1.3 Taksa- ja lippujärjestelmän laajentaminen kehyskuntiin	8
2. Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen.....	10
2.1 Uusi joukkoliikenteen tilaaja- ja suunnitteluorganisaatio Helsingin seudun liikenne (HSL)	10
2.2 Joukkoliikenteen palvelutaso	10
2.3 Valtion tuki joukkoliikenteen kehittämiseen	11
2.4 Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen.....	12
3. Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin	14
3.1 Liikenteen hallinnan teemahanke	14
4. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet	17
4.1 Säteittäisten pääväylien, joukkoliikenteen laatukäytävien ja solmupisteiden parantaminen	17
4.2 Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen	18
4.3 Liityntäpysäköinnin kehittäminen	18
4.4 Liikenneturvallisuuustoimenpiteet	19
4.5 Meluntorjunta.....	19
4.6 Pääväylien vaihteittainen kehittäminen.....	19
5. Infrastruktuurin kehittämishankkeet	20
5.1 Kehärata	20
5.2 Länsimetro Ruoholahti-Matinkylä.....	20
5.3 Kehä III (E 18)	21
5.4 Kehä I Helsingin ja Espoon alueella	22
5.5 Espoon kaupunkirata Leppävaara-Espoon keskus.....	24
5.6 Kehä II Turunväylä-Hämeenlinnanväylä	24
6. Sopimuksen jatkotoimet ja uudistaminen	25
6.1 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu ja MAL -yhteistyö	25
6.2 Liikenne-rahaston soveltuvuus ja edellytykset Helsingin seudun liikennejärjestelmän rahoitukseen	25

Alkusanat

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimus (liite 1) on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön, Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien sekä Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan YTV:n välille 27.8.2008. Aiesopimukseen sisältyy velvoite, että sopijaosapuolet laativat vuosittain sopimuksen toteutumisesta yhteenvedon, joka käsitellään Pääkaupunkiseudun liikenneneuvottelukunnassa (nykyisin Helsingin seudun liikenneneuvottelukunta).

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja Helsingin seudun liikenne (HSL) ovat yhteistyössä laatineet katsauksen aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta. Aiesopimuksen seuranta toimii uuden Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011:n tausta-aineistona.

Aiesopimuksen seurantaraportti on jaettu PLJ 2007:n ja sen toteutuksen aiesopimuksen rakenteen mukaisesti viiteen osastrategiaan:

KEHITTÄMISEN OSASTRATEGIAT

- 1 Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen**
- 2 Joukkoliikennepalvelujen kehittäminen**
- 3 Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin**
- 4 Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet**
- 5 Infrastruktuurin kehittämishankkeet**

Osastrategiat on jaettu alalukuihin aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden mukaisesti. Jokaisen toimenpiteen toteutumisesta ja tämän hetkisestä tilanteesta on laadittu tiivis yhteenvedo.

Aiesopimuksen seurannassa käytetyt tiedot perustuvat hankkeista ja toimenpiteistä vastaavien henkilöiden haastatteluihin ja sähköpostikyselyihin sekä hankkeiden suunnitteludokumentteihin. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet osastrategian toteutumisesta koskien on järjestetty ryhmäkeskustelu eri osa-alueiden asiantuntijoiden kesken. Yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia tarkasteleva luku 1.1 perustuu *Yhdyskuntarakenteen ja eri liikkumismuotojen edellytysten seuranta Helsingin seudulla* -selvitystyöhön (2010).

Yhteenveto ja johtopäätökset

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimukseen kirjatut toimenpiteet ovat pääsääntöisesti toteutuneet tai edenneet hyvin. Osa toimenpiteistä on kuitenkin määritelty hyvin yleispiirteisellä tasolla, mikä vaikeuttaa niiden edistymisen arviointia. Jatkossa aiesopimuksia laadittaessa kaikki kehittämistoimet tulisikin hankkeistaa riittävän konkreettiselle tasolle. Tähän lukuun on koottu yhteenveto sekä johtopäätökset aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta. Osastrategioiden toteutuminen on arvioitu kolmen kategorian mukaan.



Toimenpide / hanke toteutunut / edennyt hyvin



Toimenpide / hanke toteutunut osittain



Toimenpide / hanke toteutunut /edennyt huonosti

Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen



Liikkumisen kysyntään ja kulkutavan valintaan vaikutetaan mm. maankäytön suunnittelun keinoin. Yhdyskuntarakenteen kehittämiseen kohdistetut tarkastelut osoittavat, että pääkaupunkiseudun uusien asemakaavapäätösten mukainen maankäyttö tukee joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita keskimäärin hyvin. Uusi asuminen sijoittuu joukko- ja kevyen liikenteen käytön edellytysten mukaan kohtuullisille, mutta ei välttämättä parhaille mahdollisille alueille. Jatkossa tulisikin pohtia maankäytön tehostamisen mahdollisuuksia asemien ympäristöissä ja muilla kestävän liikkumisen kannalta parhailla alueilla.

Maankäytölliset edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle ja kilpailukyvyllle pääkaupunkiseudulla ovat jonkin verran parantuneet viime vuosikymmeninä. Arviointi perustuu laskennallisiin kulkumuoto-osuuksiin. Henkilöauton laskennallinen ajosuorite asukasta kohti on vastaavasti hieman laskenut. Kehitykseen on vaikuttanut mm. lisääntynyt raideliikenteen tarjonta ja kevyen liikenteen käytön edellytysten parantuminen. Pääkaupunkiseudun haasteena on jatkossa asumisväljyyden kasvu ennestään korkean asukastiheyden omaavilla alueilla.

Jatkossa liikenteen kehittämistoimenpiteiden yhteys maankäytön kehittämiseen on tarpeen ottaa huomioon tavoitteellisemmin ja tiivistää maankäyttöratkaisujen ja liikenneinvestointien yhteensovittamista Helsingin seudulla metropolipolitiikan mukaisesti. Maankäyttö- ja liikennetarkaisujen yhteisiä aiesopimuskäytäntöjä tulee kehittää ja määritellä niiden seurantaan konkreettisia mittareita. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelua palvelevassa Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksessä (MARA) on tarkasteltu tavoitteellisen raideverkon ja sitä tukevan maankäytön kokonaisuutta. Selvitystyössä on tehty HLJ- ja Helsingin seudun MAL-prosessien (maankäyttö, asuminen ja liikenne) välistä yhteistyötä, jota jatketaan tarkemmilla maankäytön ja liikenteen kehittämistä palvelevilla jatkotarkasteluilla.



Kulkumuodon valintaan vaikuttamista on pohdittu myös liikenne- ja viestintäministeriön ruuhkamaksuselvitystyön yhteydessä, joka jatkuu edelleen. Joukkoliikenteen palvelutason edistämiseksi seudun taksa- ja lippujärjestelmää uudistetaan ja sitä pyritään laajentamaan koko Helsingin seudun alueelle. Lisäksi varaudutaan järjestelmän laajenemiseen jopa 80 km etäisyydelle Helsingin keskustasta.

Yhteinen lippujärjestelmä tekee joukkoliikenteen käytöstä matkustajille helpompaa ja joustavampaa.

Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen



Joukkoliikenteen palvelutason osalta aiesopimuksessa ei ole määritelty hyvää palvelutason käsitettä. Tässä seurannassa palvelutasoa on tarkasteltu erilaisten joukkoliikenteeseen liittyvien kehittämistoimien näkökulmasta ilman varsinaista vertailukohtaa. Joukkoliikenteen palvelutason kehittymisen arvioimisen kannalta olisi jatkossa hyvä määrittää tavoiteltu joukkoliikenteen palvelutaso ja varmistaa sen rahoitus ja toteuttaminen. HSL tulee määrittämään palvelutaso-ohjeet alueelleen.



Joukkoliikenteen palvelutasoa on jatkuvasti pyritty kehittämään paremmaksi, vaikka kuntien rahoitukselliset vaikeudet hankaloittavat joukkoliikenteeseen käytettävien varojen lisäämistä. Joukkoliikenteen kehittämisessä korostuvat poikittaisen joukkoliikenteen parantaminen sekä liityntäliikenne, minkä painoarvo kehittämisessä on noussut viime vuosina

Valtio on tukenut suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä vuodesta 2009 lähtien, mikä on hyvin myönteinen liikennepoliittinen avaus. Kaupunkiseuduilla on tarvetta tuen määrän merkittävään korotukseen.

Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin



Liikennejärjestelmän käytön tehostamiseen liittyvän liikenteen hallinnan teemahankkeen osahankkeet ovat toteutuneet pääpiirteissään. Hankkeiden toteutumista ovat jarruttaneet erityisesti rahoitukselliset kysymykset. Jatkossa liikenteen hallinnan osalta olisi tarpeen määrittää yksittäisten keinojen lisäksi koko liikenteen hallinnan rooli ja merkitys seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet



Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät teemaohjelmat ja -hankkeet ovat toteutuneet vaihtelevasti. Suurin haaste näiden hankkeiden toteutumiselle on rahoituksen puute. Esimerkiksi meluntorjunta on jäänyt erittäin vähälle. Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden toteuttamismahdollisuuksia tulisikin huomattavasti parantaa, jotta liikennepoliittikan neliporrasperiaatteen tavoitteet olisi mahdollista saavuttaa. Teemahankkeiden toteutusta vaikeuttaa se, että ne rahoitetaan perustienpidon rahoista. Tällöin etenkin kustannuksiltaan huomattavampien hankkeiden toteutus on vaikeaa, vaikka ne olisivat kärkipäässä hankkeiden priorisoinnissa. Liityntäpysäköintijärjestelmän merkittävä parantaminen edellyttää alueen kuntien ja valtion viranomaisten yhteistyötä.

Infrastruktuurin kehittämishankkeet



Infrastruktuurin kehittämishankkeista suuret ratahankkeet Kehärata ja Länsimetro ovat käynnistyneet ja etenevät suunnitelmallisesti. Sekä Kehä III:n että Kehä I:n parannustoimenpiteet ovat myös lähteneet liikkeelle. Kehä I:n parannustoimenpiteet on jaettu osahankkeisiin. Espoon kaupunkirata on aiesopimuksen mukaan seudulla seuraavaksi toteutettava raideliikennehanke Kehäradan ja Länsimetron jälkeen.

1. Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen

1.1 Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimukseen on kirjattu, että *”kaupungit edistävät yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja sijoittavat uuden maankäytön hyvien joukkoliikenneyhteyksien, erityisesti raideliikenteen varteen”*. Sopimukseen sisältyy velvoite, että joukkoliikenteen palvelutason ja maankäytön välisestä suhteesta laaditaan seurantatarkasteluja.

YTV:n toimeksiannosta Strafica Oy on laatinut seurantatyön Helsingin seudun 14 kunnan yhdyskuntarakenteen kehityksestä joukko- ja kevyen liikenteen käytön edellytysten näkökulmasta. Eri liikkumismuotojen edellytyksiä on tarkasteltu laskennallisten liikkumisen tunnuslukujen kuten kulkutapaosuuksien perusteella. Laskentamallit kuvaavat maankäytön ja raideliikennejärjestelmän synnyttämiä edellytyksiä eri liikkumismuodoille, mutta ne eivät huomioi esimerkiksi käytettävissä olevien tulojen tai liikkumisen hinnan muutoksia. Tarkasteluvuodet ovat 1990 ja 2008. Selvityksessä on myös tarkasteltu uusia asemakaavoja ja asemakaavamuutoksia vuodesta 2005 sisältötietoineen. Selvitys on raportoitu Yhdyskuntarakenteen ja eri liikkumismuotojen edellytysten seuranta Helsingin seudulla -muistiossa (28.1.2010). Tässä esitetyt tulokset perustuvat kyseiseen selvitykseen ja sen yhteydessä kehitettyyn arviointimenetelmään.

Yhdyskuntarakenteen kehittyminen

Selvitys osoittaa, että Helsingin seudun asuminen on etääntynyt Helsingin keskustasta ja Pasilasta vain hieman tarkasteluvuosien välillä. Asuinalueiden asukastiheys on laskenut selvästi enemmän. Helsingin seudun työpaikkojen painopisteessä ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Työpaikka-alueiden työpaikkatiheys on kuitenkin hieman laskenut. Kehitys oli 1990-luvun tiivistyvä, mutta se on kääntynyt selvästi väljeneväksi 2000-luvun alkupuoliskolla. Asumisen ja työpaikkojen painopiste on säilynyt lähes samana, mutta väljyys on kasvanut hieman (6-8 %).

Joukkoliikenteen edellytysten kehittyminen pääkaupunkiseudulla

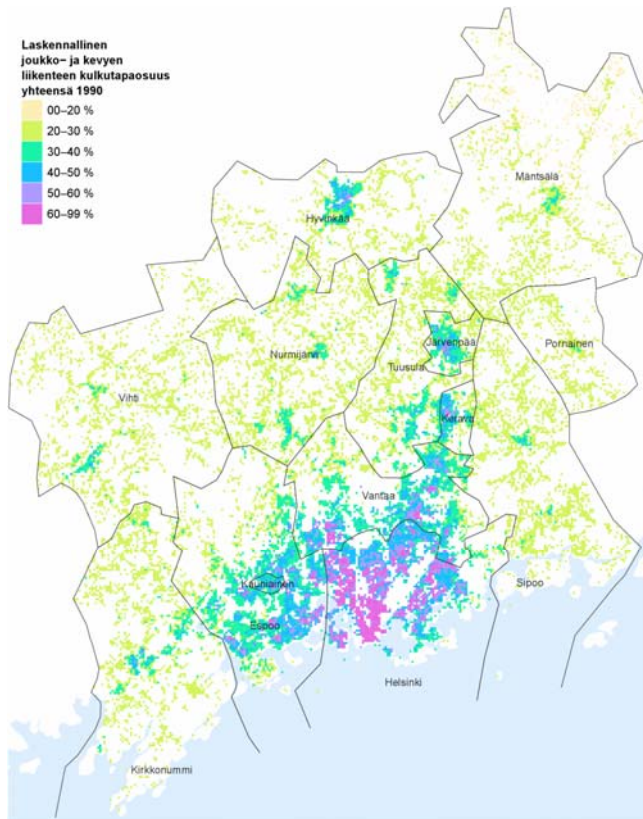
Pääkaupunkiseudun asukasmäärän kasvu on ollut vuodesta 1990 vuoteen 2008 noin 22 %. Kyseisten vuosien välillä pääkaupunkiseudun raideliikenteen tarjonta on kasvanut merkittävästi. Raideliikenteen lisäämisen kannalta tärkeitä hankkeita ovat olleet kaupunkiradat Tikkurilaan ja Leppävaaraan sekä metroverkon laajentaminen.

Tehty selvitys osoittaa, että joukkoliikenteen edellytykset ovat huomattavasti paremmat pääkaupunkiseudulla kuin muualla Helsingin seudulla. Parhaat edellytykset joukkoliikenteelle ovat Helsingin kantakaupungissa sekä esikaupunkialueilla. Joukkoliikenteen edellytysten kehityssuunta on ollut maltillisesti positiivinen, sillä joukkoliikenteen kilpailukykyä kuvaava laskennallinen kulkutapaosuuksien kasvu on kasvanut pääkaupunkiseudulla 1,1 % vuodesta 1990 vuoteen 2008. Asemakaavojen sisältö- ja tarkastelujen perusteella vuoden 2005 jälkeen asemakaavapäätösten mukainen asuminen sijoittuu keskimäärin myönteisesti joukkoliikenteeseen nähden.

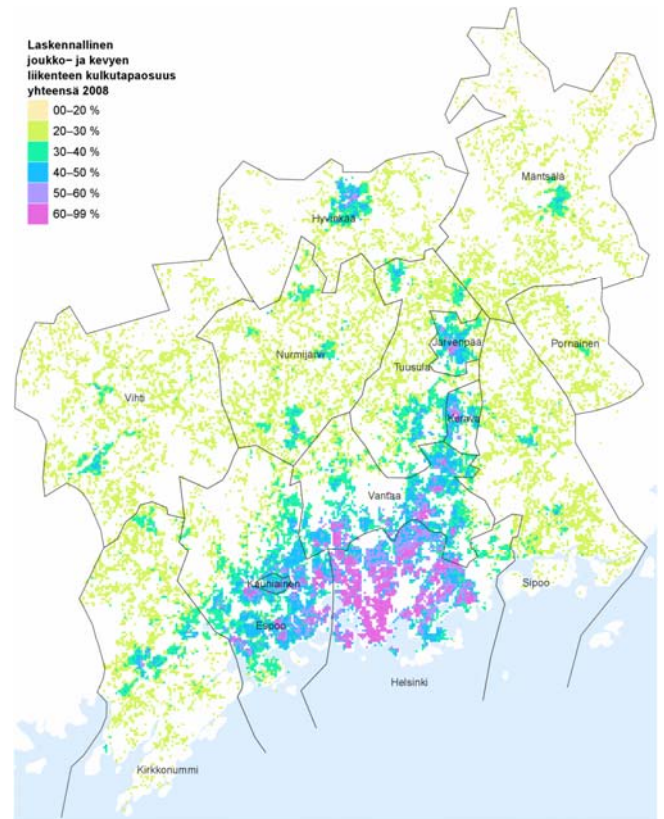
Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten kehittyminen pääkaupunkiseudulla

Kevyen liikenteen edellytykset ovat paremmat pääkaupunkiseudulla kuin muualla Helsingin seudulla, mihin vaikuttaa mm. maankäytön tehokkuus. Parhaat edellytykset ovat Helsingin kantakaupungissa, jossa laskennallinen kulkutapaosuuksien kasvu on yli 50 %. Kevyen liikenteen laskennallinen kulkutapaosuuksien kasvu on kasvanut pääkaupunkiseudulla 2,2 % tarkasteluvuosien välillä. Vuoden 2005 jälkeen tehtyjen asemakaavapäätösten

mukainen asuminen sijoittuu keskimäärin myönteisesti suhteessa kevyen liikenteen edellytyksiin.



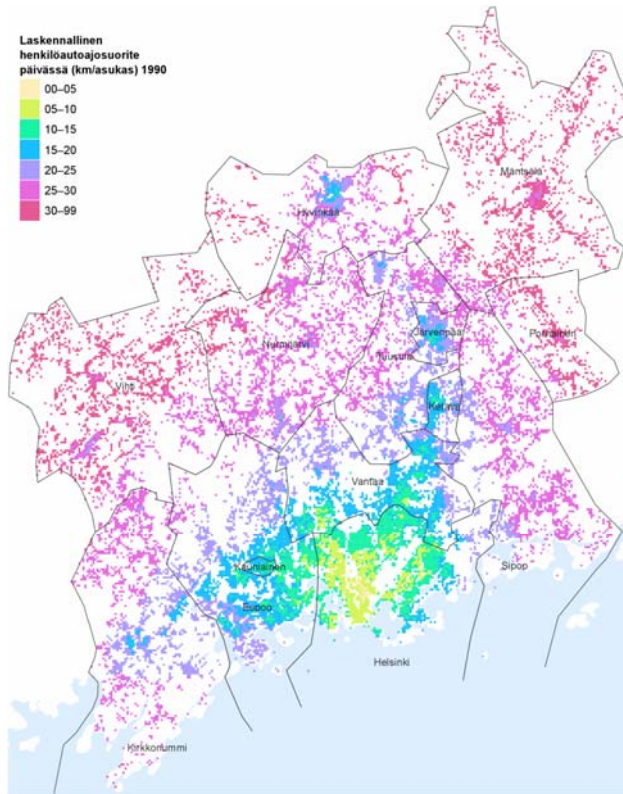
Kuva 1. Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus vuonna 1990.



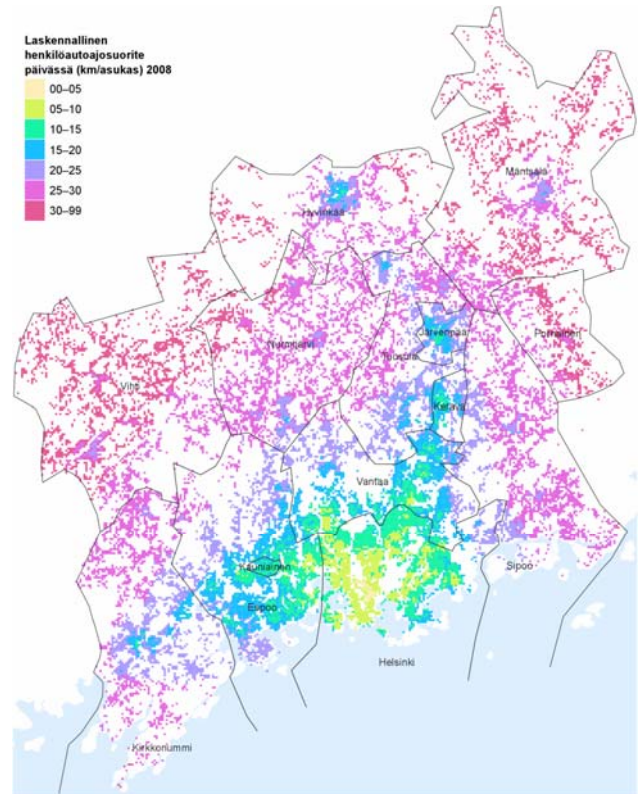
Kuva 2. Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus vuonna 2008.

Henkilöautoliikenteen kulkutapamuutokset pääkaupunkiseudulla

Parantuneiden joukko- ja kevyen liikenteen edellytysten myötä autottoman liikkumisen mahdollisuudet ovat kasvaneet pääkaupunkiseudulla. Autottoman liikkumisen edellytykset ovat laskennallisesti kasvaneet pääkaupunkiseudulla 1,7 % vuosien 1990 ja 2008 välillä. Henkilöauton käyttö on seudulla pienintä Helsingin kantakaupungissa ja esikaupunkialueilla. Kehityssuunta on ollut lievästi positiivinen, sillä henkilöauton laskennallinen ajosuorite asukasta kohti on laskenut pääkaupunkiseudulla 1,9 % (kuvat 3 ja 4). Kehitykseen ovat vaikuttaneet mm. muutokset yhdyskuntarakenteessa ja raideliikenteen lisääntyminen sekä joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteiden paraneminen ja asukasmäärien painopisteiden muuttuminen.



Kuva 3. Laskennallinen henkilöautoajosuorite päivässä (km/asukas) vuonna 1990.



Kuva 4. Laskennallinen henkilöautoajosuorite päivässä (km/asukas) vuonna 2008.

Tulevaisuuden kehityssuunnat

Selvityksen perusteella on nähtävissä, että yhdyskuntarakenteen kehitys on ollut kestävä liikumisen edellytysten näkökulmasta lievästi myönteistä. Tähän on vaikuttanut mm. raideliikenteen kehittäminen. Selvityksen mukaan yhtenä pääkaupunkiseudun tulevaisuuden haasteena on kuitenkin asumisväljyyden kasvu aiemmin tiheästi asutuilla alueilla.

Pääkaupunkiseudulla tehdyt asema- ja raideliikennepäätökset viittaavat myönteisen kehityksen jatkumiseen myös lähivuosina. Viime vuosina hyväksytyt asemakaavat kasvattavat asukasmääriä alueilla, joilla on kohtuulliset edellytykset joukko- ja kevyen liikenteen käytölle. Toisaalta kestävien liikkumismuotojen kannalta kaikkein parhaimpia alueita tulisi voida hyödyntää vielä enemmän. Tärkeäksi kysymykseksi nouseekin, kuinka jatkossa uusi asutus ja muu maankäyttö saadaan ohjattua joukko- ja kevyen liikenteen edellytysten kannalta kaikkein parhaimmille alueille. Selvityksen tulosten perusteella maankäyttöä tulisi voida tehostaa niillä alueilla, joilla raide- tai bussiliikenteen palvelutaso on hyvä. Raideverkko täydentyy lähivuosina Kehäradan ja Länsimetron myötä.

PLJ 2007:n seurannassa on onnistuttu kehittämään erittäin käyttökelpoinen menetelmä, jolla voidaan arvioida yhdyskuntarakenteen kehityksen vaikutuksia joukko- ja kevyen liikenteen käytön edellytyksille. Tavoitteena on menetelmän kehittäminen ja hyödyntäminen jatkossa siten, että sen avulla voidaan vuosittain arvioida maankäytön kehityksen ja eri liikkumismuotojen edellytysten suhdetta.

1.2 Liikenteen hallinnan vaikutukset ja toteuttamismahdollisuudet

Ruuhkamaksuselvitys

Liikenne- ja viestintäministeriön ruuhkamaksuselvitystyössä on tarkasteltu, minkälaisia yhteiskunnallisia vaikutuksia mahdollisella ruuhkamaksulla olisi Helsingin seudulla. Työn taustalla on hallitusohjelman ja liikennepoliittisen selonteon asettamat tavoitteet. Ruuhkamaksuselvitys on myös osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) -työtä.

Toteutustilanne

Ruuhkamaksuselvitys valmistui kesäkuussa 2009. Selvityksessä tarkasteltiin ruuhkamaksujen vaikutuksia ja toimivuutta liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa. Selvityksen mukaan ruuhkamaksut toteuttaisivat tehokkaasti liikennepoliittisia tavoitteita: liikennemäärät pienenisivät, ruuhkat helpottuisivat, matka-ajat lyhenisivät, joukkoliikenteen käyttö lisääntyisi, liikenneturvallisuus paranisi ja liikenteen aiheuttamat päästöt vähenisivät.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti ruuhkamaksuselvityksen laajalle lausuntokierrokselle, joka päättyi 30.10.2009. Selvityksestä annettiin 51 lausuntoa. Lausuntojen mukaan on hyvä, että ruuhkamaksua on selvitetty ja selvitys koetaan toimivana keskustelun avauksena. Valtaosassa lausunnoista todettiin, että ruuhkamaksu olisi tehokas keino saavuttaa liikennepoliittisia tavoitteita Helsingin seudulla. Ruuhkamaksujen vaikutuksia tulisi kuitenkin tutkia enemmän ja selvitystyötä tulisi jatkaa.

Jatkotoimenpiteet

Hallituksen liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä päätti marraskuussa 2009, että ruuhkamaksusta laaditaan lisäselvitys lokakuun 2010 loppuun mennessä. Selvityksen tavoitteena on tutkia syvällisemmin ruuhkamaksun vaikutuksia elinkeinoelämälle, yhdyskuntarakenteelle ja sosiaaliselle tasa-arvolle. Lisäksi ruuhkamaksun tavoitetta selkiytetään ja oikeudellista asemaa (vero/maksu) selvitetään. Liikenneministeri on asettanut ruuhkamaksutyöryhmän laatimaan jatkoselvityksiä. Työryhmän toimikausi on 10.12.2009–31.10.2010.

1.3 Taksa- ja lippujärjestelmän laajentaminen kehyskuntiin

Taksa- ja lippujärjestelmän uudistus

YTV käynnisti vuonna 2006 taksa- ja lippujärjestelmän (TLJ 2014) uusimisen sekä lippu- ja informaatiojärjestelmä 2014 -hankkeen (LIJ 2014). LIJ 2014 -hankkeen tavoitteena on uudistaa nykyinen matkakorttijärjestelmä tuomalla matkustajien käyttöön uuden teknologian matkakortit ja ajantasainen matkustajainformaatio. Matkakorttien vaihto uusiin kansainvälisen ISO-standardin mukaisiin kortteihin on käynnissä.

Matkakorttijärjestelmän uusimisen yhteydessä suunnitellaan ja toteutetaan laajenevalle seudulle soveltuva nykyaikainen taksa- ja lippujärjestelmä, joka otetaan käyttöön vuoteen 2014 mennessä.

Taksa- ja lippujärjestelmästä tehtiin ensin ns. kehittämissuunnitelma ja vuoden 2009 syksyllä valmistui järjestelmän 2014 alustava kuvaus. Selvityksessä tarkasteltiin mm. hinnoittelun periaatteita sekä lippulajeja ja -vyöhykkeitä. Eri vaihtoehdoista ja työryhmän suosituksista pyydettiin lausunnot kunnilta sekä muilta sidosryhmiltä. Päätökset ratkaisusta tekee HSL:n hallitus. HSL kilpailuttaa järjestelmän toimittajat ja tekee hankintasopimuksen vuoden 2010 aikana.

Tavoitteena on saada aikaan taksa- ja lippujärjestelmä, joka on kasvavan seudun tarpeisiin soveltuva, hyvin toimiva sekä asiakkaan kannalta oikeudenmukainen ja selkeä. Järjestelmää tulee voida laajentaa vaiheittain sen elinkaaren aikana. Järjestelmä muodostuu matkalippujen kelpoisuusvyöhykkeistä, lippulajeista, lippujen kelpoisuusehdoista, asiakasryhmistä sekä lippujen osto-oikeutta ja lippujen hinnoittelua koskevista yleisistä periaatteista.

Järjestelmän laajentaminen kehyskuntiin

Nykyisessä taksa- ja lippujärjestelmässä ovat mukana Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Uuteen valmisteilla olevaan taksa- ja lippujärjestelmään on tavoitteena saada mukaan myös muut Helsingin seudun kunnat. HSL varautuu laajentamaan järjestelmää niin, että se voi kattaa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat sekä Riihimäen seutukunnan.

Lippujärjestelmän yhtenäistäminen liittyy myös joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Lippujärjestelmän laajentumista hidastuttavat joukkoliikennelain sallimat siirtymäajat liikennöitsijöiden liikenneluvulle, jotka voivat jatkua kunnissa vuoteen 2017 asti.

HSL on käynnistämässä yhteistyössä Helsingin seudun kahdeksan kunnan kanssa (Nurmijärvi, Tuusula, Vihti, Pornainen, Sipoo, Mäntsälä, Hyvinkää, Järvenpää) selvityksen, jossa tarkastellaan HSL:n jäsenyyden pitkän aikavälin kustannuksia ja etuja näille HSL:ään nykyisin kuulumattomille kunnille. Selvitystyöhön haetaan tukea ministeriöltä.

Kansallinen matkakortti

Kansallisen matkakortin yhteiskäyttöisyyden mahdollisuuksia ja toteutusvaihtoehtoja selvittämään perustettiin vuonna 2009 työryhmä, johon kuuluu HSL:n, VR:n, Matkahuollon sekä lvm:n edustajia. Selvitystyön jälkeen on tavoitteena kehittää yhteinen matkakorttispesifikaatio, jota ylläpidetään eri osapuolten yhteistyönä. Työryhmän toiminta perustuu vuonna 2009 allekirjoitettuun osapuolten väliseen yhteiskäyttöistä matkakorttia käsittelevään aiesopimukseen.

2. Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen

2.1 Uusi joukkoliikenteen tilaaja- ja suunnitteluorganisaatio Helsingin seudun liikenne (HSL)

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) aloitti toimintansa vuoden 2010 alusta. Sen jäsenkuntia ovat tällä hetkellä Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Kuntayhtymä vastaa jäsenkuntiensa joukkoliikenteen suunnittelusta, järjestämisestä ja matkustajainformaatiosta sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. HSL:ään voivat jatkossa liittyä kaikki muutkin Helsingin seudun kunnat: Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Vihti ja Sipoo.

2.2 Joukkoliikenteen palvelutaso

PLJ 2007 aiesopimukseen on kirjattu, että ”kaupungit ja YTV takaavat joukkoliikenteen hyvän palvelutason”. Joukkoliikenteen palvelutason osalta aiesopimuksessa ei ole määritelty hyvän palvelutason käsitettä. Tässä seurannassa palvelutasoa on tarkasteltu erilaisten joukkoliikenteeseen liittyvien kehittämistoimien näkökulmasta ilman varsinaista vertailukohtaa.

HSL käyttää tällä hetkellä joukkoliikenteen suunnittelussa sekä HKL:n että YTV:n suunnitteluohjeisiin sisältyviä palvelutaso-ohjeita. Tulevaisuudessa HSL:lle laaditaan uusi kaikki kuntayhtymän kunnat kattava ohje joukkoliikenteen suunnitteluun. Jatkossa olisi tärkeä kehittää seurantaa ja arviointia helpottavia palvelutasomittausmenetelmiä.

Helsingin seudulla lähijunaliikenne ja metro muodostavat joukkoliikenteen rungon, jota täydennetään linja-auto- ja raitiovaunuyhteyksillä. Houkutteleva joukkoliikenne perustuu kattavaan tarjontaan, luotettavuuteen ja nopeuteen. Hyvä palvelutaso edellyttää myös eri käyttäjäryhmien, kuten lasten, vanhusten ja liikkumisesteisten huomioimista. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen palvelutasoa pyritään jatkuvasti parantamaan, vaikka taloudellinen tilanne on vaikeuttanut kuntien joukkoliikenteen kehittämiseen osoitettujen määrärahojen lisäämistä. Liikennöinnin kustannukset ovatkin suurin palvelutason kehittämistä rajoittava tekijä. Tärkeänä kehittämistoimenpiteenä on pidetty poikittaisen joukkoliikenteen parantamista, josta tarkemmin kohdassa 2.4.

Pysäkkien ja asemien sijainti

Joukkoliikenteen palvelutason kannalta on tärkeää, että pysäkit ja asemat ovat hyvin saavutettavissa.

Seutuliikenteen sekä Espoon, Kauniaisten, Vantaan ja Keravan sisäisen liikenteen joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa on määritelty tavoite- ja enimmäiskävelyetäisyydet (linnuntietä) aluetyypin mukaan. Tavoitekävelyetäisyys on aluetyypistä riippuen bussipysäkillä alle 400–600 m ja raideliikenteen asemalle alle 500–800 m. Enimmäiskävelyetäisyydeksi on määritelty bussipysäkillä 600–800 m (haja-asutusalueilla 1000 m) ja raideliikenteen asemalle 800–1000 m. Uusien alueiden kaavoituksessa käytetään kävelyetäisyyksille asetettuja tavoitearvoja. Kävelyetäisyyksien enimmäisarvoina voidaan sallia raideliikenteen asemien arvoja, mikäli pysäkin vuorotiheys ylittää selvästi suunnitteluohjeen vuoroväleille asetetut ohjearvot.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutaso-ohjeessa on määritetty, että hyväksyttävänä kävelymatkana ruuhka- ja päiväliikenteessä voidaan pitää 300–700 m matkaa riippuen alueen luonteesta ja linjojen järjestelymahdollisuuksista. Järjestelymahdollisuuksiltaan

huonoilla alueilla tulisi voida täydentää joukkoliikenteen peruspalveluja kohdennetuilla palveluilla. Uusia alueita kaavoitettaessa lähtökohtana on, että kävelyetäisyys lähimmälle pysäkillä tai asemalle on enimmillään 300 metriä.

Liikennöintiä ja vuoroväli

Liikennöintiä ja vuorovälit ovat tärkeitä joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Joukkoliikenne toimii pääkaupunkiseudun kuntien alueella aikaisesta aamusta myöhäiseen iltaan sekä arkisin että viikonloppuisin riippuen kuitenkin palveltavasta alueesta. Osa linjoista liikennöi esimerkiksi ainoastaan ruuhka-aikoina tai arkipäivisin. Eri linjojen vuorovälit vaihtelevat myös suuresti. Palvelutasoon vaikuttavat liikennevälineiden matkustusväljyys, aikataulujen luotettavuus ja liikkumisen esteettömyys (esim. matalalattiakalusto tai pysäkkien kunnossapito).

Joukkoliikenteen solmukohdat ja vaihtoterminalit

Tärkeässä roolissa palvelutason kannalta ovat linjaston yhdistävyys sekä vaihtojen sujuvuus, turvallisuus ja vaivattomuus. Pääkaupunkiseudulla keskeisiä vaihtopaikkoja ovat lähijuna- ja metrolinjojen asemat sekä poikittaisten runkolinjojen, kuten Jokerin, vaihtopysäkit. Uusia korkeatasoisia asemia toteutetaan esimerkiksi Kehäradan ja Länsimetron rakentamisen myötä. Kehäradan toteutukseen liittyy myös Tikkurilan matkakeskushanke ja Vantaankosken radan asemien parantaminen. Länsimetron ja Kehäradan käyttöönottoon liittyvät alustavat liityntälinjastosuunnitelmat ovat valmiina.

Matkustajainformaatio ja liikennevaloetuuks

Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen matkustajainformaation parantamiseen on panostettu paljon. Reittiopas on laajennettu kattamaan myös Kirkkonummi ja Kerava. Uusia mainosrahoitteisia sähköisiä informaatiotauluja on tulossa erityisesti metroihin ja raitiovaunuihin. Terminaaleihin on lisätty vuosittain muutamia kymmeniä näyttöjä. Reaaliaikaista informaatiota tarjoavia näyttöjä on lisätty myös linja-autoliikenteen pysäkeille. Tärkeä joukkoliikenteen kehittämistoimenpide on ollut liikennevaloetuuksien lisääminen mm. Helsingissä toteutetun Helmi-hankkeen yhteydessä.

Liityntäpysäköinnin kehittämistä on tarkasteltu luvussa 4.3.

2.3 Valtion tuki joukkoliikenteen kehittämiseen

Valtio varasi vuoden 2009 talousarviossaan 5 milj. € suurten kaupunkiseutujen eli pääkaupunkiseudun, Turun ja Tampereen joukkoliikenteen tukemiseen. Tuki on jaettu kaupunkiseutujen kesken asukasmäärien suhteessa. Pääkaupunkiseudun osuus avustuksesta oli yli 3,6 milj. € vuonna 2009. Tuen edellytys oli, että se parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä. Lisäksi avustuksen vaatimuksena oli, että kunnat lisäävät omaa panostustaan joukkoliikenteen kehittämiseen. Tukea saa käyttää joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen, lipunhintojen alentamiseen sekä matkustuspäivien parantamiseen. Tukea on mahdollista käyttää vuoden 2011 loppuun saakka.

Vuonna 2010 valtio tukee suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä 7,7 miljoonalla eurolla, mikä jaetaan Helsingin seudun sekä Tampereen, Turun ja Oulun seutujen kesken. Helsingin seudun joukkoliikennetuen kohdistamisesta päättää HSL. Tammikuussa 2010 tarkistetun rahoituspäätöksen mukainen valtio tuki Keravan ja Kirkkonummen lippuyhteistyölle on 600 000 €. Junien lähiliikenteen palvelujen ostoja valtio tuki 10,9 milj. eurolla vuonna 2009 ja esitys vuodelle 2010 on sama 10,9 milj. €. Lisäksi valtio

osallistuu joukkoliikenteen suurten liikenneinfrastruktuurihankkeiden, kuten Kehäradan ja Länsimetron rahoittamiseen, joista tarkemmin luvuissa 5.1 ja 5.2.

Valtion tuki suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle on hyvin myönteinen liikennepoliittinen avaus. Kaupunkiseuduilla olisi kuitenkin tarvetta tuen merkittäviin korotuksiin.

2.4 Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittämisen painopiste on voimakkaasti poikittaisessa joukkoliikenteessä, jonka tarve tulee edelleen lisääntymään liikenteen kasvun myötä. Yksi tärkeimmistä poikittaisen joukkoliikenteen kehittämishankkeista on **Kehärata**, jota on käsitelty yksityiskohtaisemmin luvussa 5.1.

Jokeri-linja

Jokeri-bussilinjan liikennöinti käynnistyi vuonna 2006. Linjan reitti kulkee Itäkeskuksesta Espooseen Westendin asemalle. Linjan käyttöön on toteutettu linjan liikennöintiä helpottavia hankkeita, kuten Haagan Eliel Saarisen joukkoliikennetunneli sekä joukkoliikenneväylä välillä Oulunkylä-Viikki. Lisäksi on toteutettu erilaisia väylä- ja pysäkkijärjestelyjä (esim. vaihtotermiinaali Leppävaarassa) sekä liikennevalojarjestelyjä.

Jokerin käyttäjämäärät ovat kasvaneet koko ajan ja sen suuren suosion vuoksi ruuhka-aikojen vuoroväliä on tihennetty. Erityisesti ruuhka-aikoina yhteys tarvitsee lisäkapasiteettia, jossa yksi mahdollisuus on kaksoisniveikalusto. Suunnitelmissa oli alun perin, että linja-autoliikenne korvattaisiin myöhemmässä vaiheessa raideliikenteellä. Raidejokerin suunnittelu on käynnissä, mutta päätöksiä hankkeen toteuttamisesta ei ole vielä tehty ja hankkeesta tehdään vielä lisäselvityksiä. Päätöstä raidejokerista valmistellaan.

Jokeri 2 -linja

Linja tulee valmistuttuaan parantamaan poikittaisia yhteyksiä Vuosaaresta Malmin kautta Myyrmäkeen. Linjan pituus on noin 25 km. Hankkeen kustannuksiksi on arvioitu 48 miljoonaa euroa, sillä linjan toteuttaminen edellyttää noin 1,5 km mittaisen tunnelin rakentamisen Keskuspuiston alta Paloheinästä Kuninkaantammeen. Tunnelin lisäksi rakennetaan bussikaistoja, parannetaan risteysjärjestelyjä, pysäkkejä ja terminaaleja sekä järjestetään liikennevaloetuksia. Kustannukset jakautuvat Helsingin kaupungin (43,6 milj. €) ja Liikenneviraston (3,2 milj. €) kesken.

Jokeri 2 -linjasta on laadittu vuoden 2008 lopulla hankesuunnitelma, joka hyväksyttiin Helsingin kaupunginvaltuustossa toukokuussa 2009. Paloheinän tunnelin rakentamisesta on olemassa hankepäätös ja rakentaminen käynnistyy syksyllä 2010. Linjalle tarvitaan erillinen päätepysäkki Myyrmäkeen, sillä Myyrmäen joukkoliikenneterminaalin parannushanke ei ehdi toteutua Jokeri 2 -hankkeen valmistumiseen mennessä. Hankkeen arvioitu valmistumisvuosi on 2012. Helsingin kaupunki maksaa rakennettavan tunnelin ja Vantaan kaupunki vastaa Myyrmäen terminaalin rakentamisesta kuten myös ensimmäisen vaiheen päätepysäkin toteutuksesta.

Tiedelinja

Tiedelinjan 506 liikennöinti aloitettiin syksyllä 2005. Linja kulkee Pohjois-Tapiolasta Otaniemen, Meilahden, Pasilan, Kumpulan ja Arabianrannan kautta Viikkiin ja se on tärkeä pääkaupunkiseudun runkoyhteys. Viime syksynä tiedelinjan vuoroväliä tihennettiin

ja liikennöintiaikaa jatkettiin, sillä käyttäjiä on ollut paljon. Linjaa ei liikennöidä viikonloppuisin.

Tiedelinjan yhteydessä on ollut käsittelyssä Kumpulanlaakson joukkoliikennekadun rakentaminen, jonka tavoitteena on nopeuttaa yhteyttä Pasilan ja Kumpulan välillä. Kumpulan laakson joukkoliikennekatu menee ensin Helsingin kaupunkisuunnittelulautakuntaan ja sen jälkeen kaupunginhallitukseen ja valtuustoon käsiteltäväksi. Linjan tulevaisuutta on pohdittu myös kutsuhjauksen näkökulmasta. Kutsuliikennejärjestelmän pilotointi pääkaupunkiseudun kampusten sisäiseen ja niiden väliseen liikenteeseen on nostettu yhdeksi toimenpiteeksi valtion ja Helsingin seudun kuntien välille laaditussa metropolialueen kilpailukyvyn vahvistamisen aiesopimuksessa. Runkolinjan kehittämistä tulisi kuitenkin jatkaa, vaikka kutsuhjaus otettaisiin käyttöön.

Muut toimenpiteet

Helsingissä on käynnissä monia kantakaupungin raitiotieliikenteen laajennuksia. Uusi Linja 9 aloitti liikennöimisen Kolmikulman ja Itä-Pasilan välillä syksyllä 2008. Tällä hetkellä on esillä linjan jatkaminen ja suunnitelma on menossa käsittelyyn. Raitiolinja 3:n reitti muuttui syksyllä 2009 kulkemaan Kampin kautta. Uusia raitiotielinjauksia on suunnitelmissa toteuttaa mm. Jätkäsaareen, Kalasatamaan ja Laajasaloon. Raideyhteydestä Helsingin keskustasta Laajasaloon on periaatepäätös, mutta ei vielä hankepäätöstä. Ennen hankesuunnitelman laatimista käydään sillansuunnittelukilpailu, joka on alkamassa ja jossa hankkeen kustannusarvio tarkentuu. Siltayhteydestä on myös aloitettu YVA-prosessi. Raideyhteyden alustava hinta-arvio on n. 125 milj. €.

3. Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin

3.1 Liikenteen hallinnan teemahanke

Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan johtoryhmä (PLH) laati pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan vision ja toimenpideohjelman ”Liikkuminen ja liikenne hallinnassa” vuosina 2004–2005. Työ käsitti liikennejärjestelmän ja liikkujan vision vuodelle 2015. Mukaan määritettiin kuusi kärkihanketta, jotka tukisivat asetettua visiota. Vuonna 2005 asetetut kärkihankkeet ovat:

- Seudullinen liikenteen infokeskus
- Viranomaisten yhteistoiminnan kehittäminen häiriönhallinnassa
- Tieliikenteen ajantasaiset seuranta - ja ohjausjärjestelmät
- Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskus
- Liikennetiedotusportaali
- Räätelöidyt tiedotuspalvelut

Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnasta laaditut strategiset kärkihankkeet on päivitetty vuonna 2008. ”Liikkuminen ja liikenne hallinnassa -visio pääkaupunkiseudulle, Strategisten kärkihankkeiden päivitys” on tärkeää lähtökohta-aineistoa myös HLJ 2011-työssä. Uudet kärkihankkeet on suunniteltu käynnistettäväksi vuosien 2009–2011 aikana ja ne käsittävät aiemman neljän kunnan sijaan Helsingin seudun 14 kuntaa. Vuonna 2005 asetetut kärkihankkeet ovat suurilta osin toteutuneet, mutta eivät kuitenkaan kaikki.

Vuoden 2005 kärkihankkeet ovat toteutuneet seuraavasti:

Seudullinen liikenteen infokeskus

Tavoitteena oli keskittää kaikkien liikennemuotojen tiedotustehtävät pääkaupunkiseudulla yhteen perustettavaan keskukseseen. Määrittelytyön pohjalta päädyttiin kuitenkin esittämään hajautettujen keskusten mallia. Nykyisen HSL:n seudullinen liikenteen infokeskus käynnisti toimintansa vuonna 2009. Infokeskus tarjoaa tietoa joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista Helsingin, Espoon, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Vantaan alueilla. Infokeskuksen puhelinpalvelusta voi tiedustella matkakortista, työsuhdelipusta, suoraveloituspusta, tilata kutsujoukkoliikennettä, tiedustella poikkeusliikenteestä, liityntäpysäköinnistä ja yhteiskäyttöautoilusta sekä ilmoittaa kadonneesta matkakortista. Infokeskus välittää tietoa myös liikennetiedotusportaalin www.liikenteeseen.fi (ks. alla) kautta. Ratahallintokeskuksen suunnittelema kaiken kattava infokeskus ei ole vielä käynnistänyt toimintaansa. Infokeskuksen oli tarkoitus aloittaa toiminta vuoden 2009 aikana.

Viranomaisten yhteistoiminnan kehittäminen häiriönhallinnassa

Tavoitteena oli ensimmäisessä vaiheessa sopia liikennettä haittaavien ajoneuvojen siirrosta ja toimenpiteiden ohjeistuksesta sekä kehittää liikenteen ja hätäkeskuslaitosten viranomaisten välistä yhteistyötä ja tiedonkulkua. Hankkeen toteuttamiseen asetettu työryhmä sai työnsä päätökseen vuoden 2008 alussa. Hankkeen on arvioitu täyttäneen pääosin sille asetetut tavoitteet hyvin. Yhteistyön kehittämistä jatketaan käytännön tasolla. Kehittäminen on luontevaa yhdistää liikenteenhallintakeskuksen toimintaan. Jatkossa häiriönhallintaa kannattaisi tarkastella laajemmasta liikennejärjestelmänäkökulmasta.

Tieliikenteen ajantasaistet seuranta- ja ohjausjärjestelmät (PÄÄTE-hanke)

Hankkeeseen kuuluu liikenteen seurannan ja ohjauksen yleissuunnitelman laatiminen pääkaupunkiseudun poikkittaisille ja säteittäisille pääväylille ja -kaduille. PÄÄTE-hanke haluttiin mukaan liikennepoliittiseen selontekoon, mihin sitä ei kuitenkaan otettu. Hankkeen puitteissa on mm. asennettu Kehä III:lle sähköisiä näyttöjä, jotka varoittavat ruuhkista ja huonosta kelistä. PÄÄTE-hanke ei ole toteutunut suunnitelmallisesti rahoituksen puuttuessa.

Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskus

Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien liikennevalojen ohjaus yhdistyi Tiehallinnon Helsingin liikennekeskuksen kanssa samaan pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskukseen Pasilaan vuonna 2009. Keskukseen toimeen kuuluu myös pääkatujen ongelmista viestiminen. Liikenteenhallintakeskus on toiminut vuoden 2010 alusta alkaen Liikenneviraston alaisuudessa.

Liikennetiedotusportaali

Liikennetiedotusportaaliin www.liikenteeseen.fi on yhdistetty tietoa joukkoliikenteestä, kevyestä liikenteestä ja autoliikenteestä. Portaali käynnisti toimintansa YTV:n ja HKL:n yhteisvedossa vuonna 2008. HSL:n seudullinen infokeskus välittää liikennetietoa liikennetiedotusportaalin kautta. Autoliikenteen liikennetilanne- ja liikennesäätietaa tuotetaan Liikenneviraston seurantajärjestelmistä ja liikenteen häiriötietoja Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskuksesta.

Räätälöidyt tiedotuspalvelut

Tavoitteena oli yksityisille liikkujille ja yrityksille räätälöityjen ajantasaisten tiedotuspalvelujen edellytysten luominen ja kokeilu. Kokeiluun saatiin vain yksi hanke mukaan, mutta se ei edennyt tavoitteiden mukaisesti ja hankkeen rahallinen tukeminen lopetettiin. Räätälöityjen tiedotuspalvelujen hanke ei käytännössä johtanut mihinkään.

Vuonna 2008 päivitettyt kärkihankkeet:

Hakamäentien lähiverkon liikenteen hallinnan kehittäminen

Tavoitteena on ideoida, suunnitella, toteuttaa ja arvioida liikkumisen ja liikenteen hallinnan keinoja, joilla pullonkaulojen ruuhkautumista voidaan vähentää Hakamäentien parannetun osuuden päissä ja sen lähiverkostossa. Tarkoituksena on huomioida eri kulkumuodot. Hanke on tarkoitus toteuttaa vaiheittain vuosien 2009–2012 aikana. Vuonna 2009 tehtiin selvitys, jossa tuotettiin noin 30 suositeltavaa toimenpide-ehdotusta Hakamäentien lähiverkon kehittämiseksi. Huomattava osa toimenpiteistä on jo käynnistetty Helsingin kaupungin toimesta.

Liityntäpysäköinti-informaation kehittäminen

Liityntäpysäköinti-informaation kehittäminen -hankkeen tavoitteena on määrittää yhtenäinen toimintamalli liityntäpysäköinti-informaatiojärjestelmien toteuttamiselle. Myös kaupunkipyörät huomioidaan. Hanke toteutetaan vuosina 2010–2011. Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelman laadinta on käynnistynyt loppuvuodesta 2009.

Kimppakyytiselvitys

Selvityksen tavoitteena on selvittää kimppakyytien edistämisen mahdollisuudet ja liikenteelliset vaikutukset pääkaupunkiseudulla ja tarkastella kimppakyydin edistämisen lainsäädännöllisiä tekijöitä. Selvitys oli määrä teettää LVM:n toimesta vuonna 2009, mutta työtä ei ole toistaiseksi käynnistetty.

Liikkumisen ohjauksen kehittäminen

Hankkeen tarkoituksena on selvittää, minkälaista liikkumisen ohjaustoimintaa pääkaupunkiseudulle tarvitaan. Lisäksi selvitetään, edellyttääkö toiminta erillisen liikkumisen palvelukeskuksen perustamista. Hankkeen vetäjänä toimii HSL, jonka roolista liikkumisen ohjauksessa valmistui vuonna 2009 YTV:n ja HKL:n yhteistyönä tekemä selvitys. HLJ 2011:n valmistelun yhteydessä käsitellään liikkumisen ohjausta liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta ja määritellään liikkumisen ohjauksen rooli osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Liikenteenhallinta- ja infokeskusten yhteistyösuunnitelma

Hankkeen tavoitteena on selvittää ohjaus- ja infokeskusten toimenpiteet ja niiden väliset yhteistyömallit, tietovirrat ja toimintaa tukevat tekniset ratkaisut tie- ja joukkoliikenteen erilaisissa häiriötilanteissa. Tavoitteena on laatia liikenteenhallinta- ja infokeskusten yhteistyösuunnitelma vuosina 2010–2011.

Multimodaaliset palvelut

Palvelun toteuttamisesta järjestetään ideakilpailu vuonna 2010. Hankkeen etenemisestä vastaa Helsingin seudun liikenteenhallinnan johtoryhmä (HLH).

Vaikutustutkimukset

Tavoitteena on lisätä vaikutus- ja kannattavuustietoa pääkaupunkiseudun kannalta kiinnostavista liikenteen ja liikkumisen hallinnan sovelluksista. Hanke toteutetaan vuosina 2009–2012 käynnistämällä vähintään yksi vaikutustutkimus vuodessa. Hankkeen vetäjänä toimii HLH:n johtoryhmä.

4. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet

4.1 Säteittäisten pääväylien, joukkoliikenteen laatukäytävien ja solmupisteiden parantaminen

Säteittäisten pääväylien parantaminen joukkoliikenteen edistämiseksi -teemahanke ei ole edennyt tavoitteiden mukaisesti, mikä on viivästyttänyt myös teemahankkeen toisen vaiheen (joukkoliikenteen laatukäytävien ja solmupisteiden parantaminen) toteutusta. Kehittämistoimet eivät ole myöskään edenneet tärkeysjärjestyksessä, koska rahoitusta on ollut käytettävissä suhteellisen niukasti. Ongelmana on, että kehittämistoimet rahoitetaan perustienpidosta, jolloin huomattavampiin toimiin ei ole riittänyt rahoitusta.

Hanke käsittää useita osahankkeita neljällä säteittäisellä pääväylällä:

- Hämeenlinnanväylä välillä Kannelmäki-Kaivoksela
- Vihdintie välillä Haaga-Kehä III
- Länsiväylän liittymäjärjestelyt
- Tuusulanväylä välillä Käpylä–Kulomäentie

Hankkeen toimenpiteisiin kuuluvat joukkoliikennekaistojen ja eritasoliittymien ramppien rakentaminen sekä pysäkkien ja kevyen liikenteen järjestelyiden parantaminen.

Suunnitteluvaihe

Hämeenlinnanväylän osahankkeen tiesuunnitelma on valmis ja hyväksytty vuonna 2007. Myös rakennussuunnitelma on valmistunut ja hanke olisi käynnistettävissä välittömästi, jos rahoitus järjestyy. *Vihdintien* parannushanketta ei ole vielä käynnistetty. *Länsiväylällä* täydennetään Espoonlahden ja Kivenlahden eritasoliittymiä sekä parannetaan bussiramppi- ja pysäkkijärjestelyjä. Espoonlahden työt valmistuivat vuoden 2009 aikana. Kivenlahden tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 2009 ja työt käynnistyvät vuoden 2010 aikana. *Tuusulanväylän* tiesuunnitelma on valmis ja hyväksytty vuonna 2009. Hankkeen toteutus on aloitettu vuonna 2009.

Kustannukset

Länsiväylä

- Kustannusarvio vuoden 2008 tasossa 11,4 milj. €.
- Espoonlahden eritasoliittymän kustannuksista valtion osuus on 37 % (2 milj. €) ja Espoon kaupungin osuus 63 %.
- Kivenlahden eritasoliittymän kustannusjako määritellään tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Vihdintie

- Kustannusarvio vuoden 2008 tasossa 15,3 milj. €.

Tuusulanväylä

- Kustannusarvio on 5,5 milj. € vuoden 2008 tasossa.
- Helsingin ja Vantaan kaupungit osallistuvat kustannuksiin.

Hämeenlinnanväylä

- Kustannusarvio vuoden 2008 tasossa 24,3 milj. €
- Valtion osuus on 78 %, Helsingin kaupungin osuus on 16 %, Vantaan kaupungin osuus 4 % ja muiden tahojen 2 %.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 56 milj. €.

- Valtion osuus noin 40 milj. €
- Kuntien kustannusosuus vaihtelee kohteittain

Muut kehittämiskohteet

Lahdenväylän parantamisesta on tehty kehittämisselvitys, mutta muilta osin hanke ei ole käynnistynyt. Myöskään Turunväylän parannustoimenpiteistä ei ole tehty päätöksiä.

4.2 Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen

PLJ 2007:n suunnitelman mukaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehitetään pääkaupunkiseudulla parantamalla liikenneturvallisuutta, edistämällä liityntäliikennettä ja -pysäköintiä sekä tehostamalla kunnossapitoa. Jalankulku ja pyöräily otetaan aina ensisijaisesti huomioon infrastruktuurin suunnittelussa ja rakentamisessa. Jokapäiväisessä toiminnassa noudatetaan suunnitteluohjeiden ja muiden normien mukaista laatutasoa aina, kun rakennetaan uutta tai korjataan vanhaa. Teemapaketti sisältää keskeisiä kehittämishankkeita Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelmasta.

Kevyen liikenteen hankkeet eivät ole edenneet tavoitteiden ja tarpeiden mukaisesti. Ongelmana on rahoituksen niukkuus. HLJ 2011:n valmistelun yhteydessä pohditaan mm. mahdollisuuksia edistää kevyen liikenteen hankkeiden toteutusta.

4.3 Liityntäpysäköinnin kehittäminen

HSL-alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi) on tällä hetkellä noin 6 900 liityntäpysäköintipaikkaa henkilöautoille ja noin 8 000 telinepaikkaa polkupyörille. Pysäköintialueiden laajuus vaihtelee muutamasta autopaikasta useampien satojen auto- ja pyöräpaikkojen kohteisiin. Koko työssäkäyntialueella liityntäpysäköintipaikkoja on tarpeeseen nähden selvästi liian vähän ja etenkin pyöräpysäköintipaikkojen laatutaso on yleisesti ottaen huono.

YTV on tehnyt yhdessä jäsenkuntien ja ratahallintokeskuksen kanssa syksyllä 2009 tutkimuksen, jonka mukaan HSL:n alueella liityntäpysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste autopaikkojen osalta on 80 % ja polkupyörien telinepaikkojen vajaa 60 %. Käyttöaste vaihtelee paikoittain ja autopaikka-alueista hieman vajaa puolet on käytännössä täynnä. Tämä vaikeuttaa liityntäpysäköinnin käytön lisäämistä.

Kehäradan ja Länsimetron asemien yhteyteen rakennetaan uusia liityntäpysäköintipaikkoja, joiden rakentamisen kustannukset sisältyvät ratahankkeiden kustannuksiin tai niistä on sovittu valtion ja kuntien kesken.

Muiden liityntäpysäköintipaikkojen kehittäminen HSL-alueella edellyttää vuosina 2010–2012 noin 16,3 miljoonan euron panostusta eli 0,37 miljoonaa euroa vuonna 2010, 6,75 miljoonaa euroa vuonna 2011 ja 9,18 miljoonaa euroa vuonna 2012.

YTV ja Uudenmaan liitto ovat yhteistyössä alueensa kuntien kanssa laatineet ehdotuksen Helsingin metropolialueen liityntäpysäköinnin pahimpien puutteiden korjaamiseksi. Ehdotuksen pohjana ovat YTV:n ja Uudenmaan liiton liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelmat.

HSL ja Uudenmaan liitto ovat esittäneet liikenne- ja viestintäministeriölle, että valtio osallistuisi liityntäpysäköintipaikkojen rakentamiseen vuosina 2010–2012 yhdessä kuntien kanssa siten, että kustannukset jaetaan puoliksi. Rahoitusongelmien lisäksi liityntäliikenteen parantaminen on ollut haasteellista sen "isännättömyydestä" johtuen. Myös investointi- ja kunnossapitokustannusten jako olisi saatava ratkaistua.

Liikenne- ja viestintäministeriö on helmikuussa 2010 pyytänyt Liikennevirastoa laatimaan ehdotuksen liityntäpysäköinnin toimintastrategiaksi ja toteuttamissuunnitelmaksi. Työ tehdään yhteistyössä Helsingin seudun työssäkäyntialueen toimijoiden kanssa ja sen määräaika on 15.6.2010.

4.4 Liikenneturvallisuustoimenpiteet

Liikenneturvallisuuden parantamisen teemaohjelmassa keskitytään erityisesti vanhan, turvallisuustasoltaan heikentyneen infrastruktuurin parantamiseen. Toimenpiteitä ovat tie- ja katuverkon fyysiset ratkaisut, liikennevalot, nopeusrajoitukset, kevyen liikenteen yli- ja alikulut ja verkkojen täydentäminen sekä kameravalvonta. Muita toimenpiteitä ovat esimerkiksi valvonta, kampanjointi, säännöistä tiedottaminen sekä jalankulkuväylien talvikunnossapidon kehittäminen.

Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuustyöryhmä on seurannut vuosittain toimenpiteiden toteutusta. Useimmat toimenpiteistä ovat ainakin osittain edenneet. Esimerkiksi automaattinen nopeusvalvonta on edennyt ja sitä on tarkoitus laajentaa Kehä III:lle, jos rahoitus järjestyy.

4.5 Meluntorjunta

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä teki vuonna 2007 ehdotuksen tie- ja rautatieliikenteen meluntorjunnan teemapaketiksi. Sen tarkoituksena on ollut tukea meluntorjuntatoimenpiteiden toteutusta niin, että toimenpiteet tukisivat valtakunnallisia tavoitteita melulle altistumisen vähentymisessä.

Meluntorjunnan teemapakettiin sisältyy kiireellisimmät tie- ja rautatieliikenteen meluntorjuntatoimenpiteet pääkaupunkiseudulla. Vuonna 2009 käynnistyi Munkkivuoren ja Munkkiniemen melusuojaus Helsingissä. Muilta osin teemapaketti ei ole edennyt. Toimenpiteitä on mahdollisuus käynnistää nopeastikin suunnitelmavalmiuden puolesta, jos toteutukseen saadaan rahoitusta. Rahoituksen saaminen meluntorjunnan toteuttamiseen on ollut hyvin ongelmallista.

4.6 Pääväylien vaiheittainen kehittäminen

Pääväylien vaiheittainen kehittäminen -teimahankkeen edistyminen on ollut hidasta rahoitusongelmien takia.

5. Infrastruktuurin kehittämishankkeet

5.1 Kehärata

Kehäradasta tulee kaksiraiteinen henkilöliikenteen rata, jonka mitoitussnopeus on 120 km/h. Radan pituus on 18 km ja sille toteutetaan ensimmäisessä vaiheessa neljä uutta asemaa (Kivistö, Aviapolis, Lentoasema ja Leinelä). Radalle on myös neljä asemavarausta; Vehkala, Petas, Viinikkala ja Ruskeasanta. Rata yhdistää Vantaankosken radan päärataan. Kehäradan liikennöinti on tarkoitus aloittaa vuoden 2014 puolessa välissä. Suunnitelmaan kuuluu myös 1. vaiheessa autoille noin 500 liityntäpaikkaa ja lisäksi asemien yhteyteen rakennetaan polkupyörien pysäköintipaikkoja.

Hanke toteutetaan Liikenneviraston johdolla. Muita hankkeen sopimuskumppaneita ovat Vantaan kaupunki ja Finavia.

Suunnittelutilanne

Radan rakentaminen on aloitettu toukokuussa 2009 ajotunneleiden louhintatöillä, jotka valmistuivat syksyllä 2009. Syyskuussa 2009 alkoivat ratatunnelin (noin 8 km pitkä) louhinnat ja työn tulisi olla valmis helmikuussa 2011. Tunnelilouhinnat ovat edenneet aikataulun mukaisesti. Vantaanjoen ylittävä siltatyö on alkanut marraskuussa 2009.

Kustannukset

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on noin 605 miljoonaa euroa

- Valtion osuus 419 milj. €
- Vantaan kaupungin osuus 186 milj. €
- Hankkeelle on myönnetty EU-tukea (TEN-tuki) 17,8 milj. €, mikä maksetaan vuosina 2009–2013.

Kustannuksiin on laskettu mukaan Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä III-Keimola sekä Tikkurilan matkakeskuksen 1. vaihe.

5.2 Länsimetro Ruoholahti-Matinkylä

Länsimetro tulee käsittämään kaksi rinnakkaista tunnelia, jotka kulkevat koko matkan maan alla. Ruoholahdesta Matinkylään rakennetaan 13,9 km pitkä tunneli, jolle on suunniteltu seitsemän uutta asemaa (Matinkylä, Jousenpuisto, Tapiola, Otaniemi, Keilaniemi, Koivusaari ja Lauttasaari) sekä lisäksi Espoon Niittykumpuun on suunniteltu asemaa, joka voidaan rakentaa myöhemmin valmiiksi. Länsimetron yhteyteen rakennetaan 15 pystykuilua, 1500 liityntäpysäköintipaikkaa ja 1600 liityntäpyöräpaikkaa. Hankkeen valmistumisen tavoiteaika on vuosi 2014. Hankkeen toteutuksesta vastaa Espoon ja Helsingin kaupunkien omistama Länsimetro Oy.

Suunnittelutilanne

Länsimetron hankesuunnittelu käynnistyi vuonna 2007 ja se saatiin päätökseen vuonna 2008. Tunnelin louhintatyöt on aloitettu Ruoholahdessa marraskuussa 2009, mutta louhinnan valmistelutyöt ovat käynnistyneet jo aikaisemmin. Ruoholahdesta Salmisaaren rantaan tulevan urakan on tarkoitus valmistua huhtikuussa 2011. Lauttasaarella, Koivusaarella, Keilaniemessä, Otaniemessä ja Tapiolassa rakentamistyöt pyritään käynnistää tulevana kesänä urakkakilpailutuksen jälkeen.

Päätöksentekotilanne

Espoon ja Helsingin kaupunginvaltuustot päättivät metron rakentamisesta toukokuussa 2008. Espoon kaupunginvaltuusto hyväksyi rakentamisen mahdollistavan maanalaisen asemakaavaehdotuksen tammikuussa 2009. Päätöksestä tehtiin kuusi valitusta hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi kaikki valitukset lokakuussa 2009. Espoon kaavoista tehtiin hallinto-oikeuden päätöksen jälkeen neljä valitusta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Espoon maanalaisten kaavojen selvitykset ja vastineet tulivat korkeimman hallinto-oikeuden käsiteltäväksi tammikuussa 2010. KHO hylkäsi valitukset 8.2.2010.

Helsingin kaupunginvaltuusto vahvisti 11.11.2009 asemakaavan, joka mahdollistaa metrotunnelin rakentamisen Espoon rajalle asti. Asemakaavasta ei tullut valituksia ja kaava vahvistui joulukuussa. Lauttasaaren ja Koivusaaren ajotunneleiden louhintatöiden hankinnasta on saatu ilmoittautumiset tammikuun 2010 lopussa. Urakoitsija louhintatyölle valitaan huhtikuussa 2010. Rakennustyöt käynnistyvät Lauttasaarella todennäköisesti huhti-toukokuussa 2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Espoon ja Helsingin kaupungit allekirjoittivat aiesopimuksen Länsimetron rahoituksesta 17.12.2009. Aiesopimukseen on kirjattu, että kaupungit laskuttavat ministeriötä toteutuneiden kustannusten mukaan vuosittain jälkikäteen. Ensimmäinen erä laskutetaan tammikuussa 2011. Länsimetro Oy:n tulee raportoida säännöllisesti ministeriölle hankkeen etenemisestä ja kustannusten muutoksista. Hankkeesta järjestetään seurantakokouksia vähintään kaksi kertaa vuodessa.

Kustannukset

Hankkeen kustannusarvio on 713,6 milj. € (vuoden 2007 hintatasossa)

- Helsingin kaupungin osuus on 28 %
- Espoon kaupungin osuus 72 %
- Valtio tukee hanketta 30 % toteutuneista kustannuksista, mutta enintään 214 milj. € (vuoden 2007 suunnittelu- ja rakentamisavustuksen maanrakennusindeksiin sidottu kattosumma).

5.3 Kehä III (E 18)

Kehä III:n parantaminen tehdään kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen vaihe ajoittuu vuosille 2009–2011 ja kohdistuu välille Vantaankoski–Lentoasemantie. Toisessa vaiheessa kehitetään väliä Vanhakartano–Vantaankoski, Vantaankoski–Lentoasemantie ja Lahdenväylä–Porvoonväylä. Hankkeen 1. vaiheessa on tarkoitus poistaa pahimmat valo-ohjatut tasoliittymät, rakentaa välttämättömimmät eritasojärjestelyt, parantaa joukkoliikenteen järjestelyjä, kevyen liikenteen yhteyksiä sekä liikenteen hallinnan ratkaisuja. Muutostöissä Kehä III:n linjausta muutetaan vastaamaan tulevan Kehäradan tarpeita. Kehä III on Liikenneviraston tieosaston ja Vantaa kaupungin yhteishanke.

Hanke Vantaankoski–Pakkala on käynnistynyt elokuussa 2009. Hankkeessa on aloitettu tienpohjien ja siltojen perustusten louhintatyöt. Kivimäenpuiston ylikulkukäytävän rakentaminen on alkanut joulukuussa 2009. Siltatyöt Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n risteyksessä on aloitettu lokakuussa 2009. Martinkylän eritasoliittymän kohdalla on aloitettu louhintatyöt ja ne jatkuvat Kalliosolan eritasoliittymän kohdalla.

Suunnittelutilanne

Kehä III välillä Vanhakartano-Vantaankoski on käynnissä tiesuunnitelman laadinta, mikä valmistuu elokuussa 2010. Välillä Vantaankoski–Pakkala tarkistetaan alkuperäinen, vuonna 1997 valmistunut tiesuunnitelma ottaen huomioon 1. vaiheessa toteutettavat toimenpiteet. Tiesuunnitelman tarkistus valmistuu kesällä 2010. Vanhentuneet Kehä III:n ja maantie 135 Lentoasemantien eritasoliittymän sekä Lentoasemantien parantamisen tiesuunnitelmat päivitetään. Suunnitelmien päivitys valmistuu huhtikuussa 2010.

2. vaiheen toteutukseen kuuluvan osuuden Lahdenväylä–Porvoonväylä tiesuunnitelman laadinta on käynnissä ja se valmistuu toukokuussa 2010. Suunnitelmien hallinnolliset käsittelyt kestävät niiden valmistumisesta 1 - 2 vuotta, riippuen siitä, valitetaanko suunnitelmista. Kehä III:n 2. vaiheen rakentaminen voidaan suunnitelmavalmiuden kannalta käynnistää vuonna 2012 – 2013, mutta päätöksiä 2. vaiheen toteutuksesta ei ole.

Päätöksentekotilanne

Sopimus 1. vaiheen toteuttamisesta allekirjoitettiin 6.8.2009. Tiehallinto teki rahoituksen lisäsopimuksen Kehä III-parannushankkeesta Vantaan kaupungin kanssa lokakuussa 2009. Aiemmin sovittua hanketta Vantaankoski–Pakkala väliä laajennetaan välille Raappavuorentie–Vantaankoski. Suurin muutos tulee koskemaan Kehä III:n oikaisua, jotta se vastaisi paremmin Kehäradan linjaukseen liittyviä tarpeita. Lisäsopimuksen odotetaan luovan säästöjä kustannuksiin, sillä toteutettavat muutokset ovat lopullisia. Tarjouspyynnöt Kehä III:n oikaisusta lähetetään maaliskuussa 2010 ja työt käynnistetään näillä näkymin touko-kesäkuussa 2010. Koko ensimmäinen vaihe valmistuu kesäkuussa 2012, mutta Kehä III:n oikaisu avataan kuitenkin liikenteelle jo 2011 loppuun mennessä.

Hankkeen 1. vaihe rahoitetaan Vantaan kaupungin rakentamisaikaisen lainoituksen avulla, jonka valtio maksaa takaisin Vantaalle vuonna 2013. Ehtona lainalle Vantaa on edellyttänyt, että kehän 2. vaihe käynnistetään heti 1. vaiheen valmistuttua.

Kustannukset

Hankkeen 1. vaiheen kustannukset ovat noin 50 milj. €

- Vantaan kaupungin osuus 10 % (Käynnissä olevassa urakassa 6,8 % ja oikaisu-urakassa alustavasti 15,9%)
- Lisäsopimuksen kokonaiskustannusten on arvioitu olevan 16,5 milj. euroa vuoden 2009 elokuun kustannustasossa. Kustannukset jaetaan valtion ja Vantaan kaupungin kesken hyväksytyn tiesuunnitelman kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti.

Hankkeen 2. vaiheen kustannukset ovat noin 215 milj. €

- Kustannukset ja Vantaan maksuosuus tarkentuvat tiesuunnitelmien valmistuessa

5.4 Kehä I Helsingin ja Espoon alueella

Kehä I:n kehittämishankkeeseen kuuluu useita erillisiä parannustoimenpiteitä, jotka toteutetaan vaiheittain vuoteen 2030 mennessä. Hankkeen 1. vaihe sisältyy PLJ 2007 1. koriin vuosina 2007–2015 toteutettavana hankkeena. Kehä I Helsingin ja Espoon alueella voidaan jakaa seuraaviin osahankkeisiin:

- Kehä I:n ja Kivikontien eritasoliittymä
- Kehä I välillä Espoon raja–Vihdintie sekä järjestelyt Hämeenlinnanväylän eritasoliittymässä

- Kehä I:n ja Itäväylän eritasoliittymä

Osahankkeet ovat tärkeysjärjestyksessä:

Kivikontien kohdalla tasoliittymä korvataan **eritasoliittymällä** ja rakennetaan uusi katuyhteys Kehä I:lle. Hankkeen tiesuunnitelma on laadittu vuonna 2008, mutta sen hyväksyminen edellyttää asemakaavojen vahvistumista. Hyväksymispäätös tiesuunnitelmasta arvioidaan saatavan elokuussa 2010. Rakennussuunnitelman laatiminen käynnistetään vuonna 2011. Rakentamisen kilpailutus voi suunnitelmien puolesta käynnistyä vuonna 2011–2012. Hankkeen kustannusennuste on 25 milj. €, josta valtion osuus 7,1 milj. € (28 %) ja Helsingin kaupungin osuus 17,9 milj. € (72 %).

Kehä I:lle Espoon kaupungin rajan ja Vihdintien välille rakennetaan lisäkaistat ja joukkoliikennejärjestelyt sekä parannetaan meluntorjuntaa. Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmistuneet ja ne on lähetetty lausunnoille tammikuussa 2010. Rakennussuunnitelma valmistuu huhtikuussa 2010. Hyväksymispäätökset tiesuunnitelmista arvioidaan saatavan syyskuussa 2010. Osahankkeen kilpailutus voidaan todennäköisesti käynnistää vuonna 2010, joten rakentaminen olisi mahdollista aloittaa vuonna 2011. Osahankkeen kustannusarvio on n. 20 milj. €, josta valtion osuus 16 milj. € (83 %) ja Helsingin kaupungin osuus 4 milj. € (17 %).

Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän 1. vaiheen hankkeeseen kuuluu eritasoliittymän ramppien parantamista turvallisemmiksi. 1. vaiheen tiesuunnitelma on valmistunut syksyllä 2009. Hankkeen rakennussuunnitelma olisi mahdollista aloittaa välittömästi, jolloin hanke olisi aloitettavissa vuonna 2011.

Itäväylän eritasoliittymän 1. vaiheessa liittymää kehitetään johtamalla liikenne Kehä I:ltä Meripellontielle eritasossa Itäväylän ylitse. Hankkeen yleissuunnitelma on tekeillä ja odottaa Helsingin kaupungin maankäyttösuunnitelmiin liittyviä selvityksiä mm. melusta. Yleissuunnittelussa on selvitetty useita vaihtoehtoja, mutta valintaa ei ole vielä tehty. Vaihtoehtotarkastelut ja valinta liittyvät kiinteästi ympäröivän maankäytön suunnittelun ratkaisuihin. Helsingin kaupunki ei toistaiseksi ole pystynyt tekemään päätöstä vaihtoehdon valinnasta, mikä on viivästyttänyt myös yleissuunnitelman valmistumista. Yleissuunnitelman hyväksymispäätös saataneen vuonna 2010. Tämän jälkeen käynnistyy tiesuunnitelman laatiminen. Tiesuunnitelman hyväksymispäätös arvioidaan saatavan 2013. Osahanke olisi valmis toteutettavaksi aikaisintaan vuonna 2014.

Hankkeen eri vaihtoehtojen kustannusarviot vaihtelevat välillä 90–200 milj. €. Helsingin kaupungin kustannusosuus on merkittävä, sillä tärkeimmät kehittämistoimenpiteet käsittävät liittymän katuosuuksia ja kaupunkikuvaa. Kallein vaihtoehto on ns. tunnelivaihtoehto.

Kustannukset

Koko hankkeen kustannusarvio vaihtelee haarukassa 135–245 milj. € riippuen Itäväylän eritasoliittymän vaihtoehdosta.

- Valtion osuus n. 85 milj. €
- Helsingin ja Espoon kaupungit osallistuvat hankkeiden rahoitukseen

Muut Kehä I:n parantamistoimenpiteet

Kehä I:n parantamistyöt Leppävaarasta Espoon rajalle ovat parhaillaan käynnissä ja tieosuus valmistuu vuonna 2012. Leppävaaransolmun urakka on käynnistynyt toukokuussa 2009 ja valmistuu kokonaisuudessaan loppuvuodesta 2011. Vermonsolmun rakennustyöt alueella aloitettiin vuoden 2008 keväällä ja alue valmistuu loppuvuodesta 2010.

Lisäksi Espoon toimesta suunnitellaan Keilaniemen ja Kalevalantien välillä Kehä I:n kattamista ja siirtämistä kalliotunneliin välillä Karhusaarentie–Kalevalantie. Hankkeet liittyvät Espoon maankäytön kehittämiseen ja uudisrakentamiseen näillä alueilla. Espoo kustantaa maankäytön kehittämisen ja siihen liittyvät Kehä I:n tunneloinnit.

5.5 Espoon kaupunkirata Leppävaara-Espoon keskus

Espoon kaupunkirata on investointihanke, jossa jatketaan vuonna 2001 valmistunutta Helsinki–Huopalahti–Leppävaara kaupunkirataa länteen rakentamalla kaksi lisäraidetta noin 10 kilometrin matkalle välille Leppävaara–Espoon keskus, uusitaan asemia, rakennetaan terminaleja ja parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita.

Suunnittelutilanne

Espoon kaupunkiradan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2003 ja sen hankearvioinnin päivitys laadittiin 2007. Päätöstä hankkeen toteutuksesta ei kuitenkaan vielä ole. Näillä näkymin sen toteutus voisi olla radanpidon rahoituksen puolesta ajankohtainen vuoden 2015 jälkeen. Parhaillaan on käynnissä Espoo–Lohja–Salo -rataosan alustava yleissuunnittelu ja YVA sekä Espoo–Kauklahti-osan yleissuunnittelu. Nämä suunnitelmat liittyvät omilta osiltaan Espoon kaupunkirataan.

Kustannukset

Hankkeen viimeisin liikennepoliittista selontekoa varten laadittu kustannusennuste on 190 M€.

5.6 Kehä II Turunväylä–Hämeenlinnanväylä

Hankkeen tarkoituksena on jatkaa Kehä II:sta Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle 2+2-kaistaisena kaupunkiseudun pääväylänä. Karapellontien, Turuntien, Rastalantien, Vihtintien ja Hämeenlinnanväylän kohdalle Kehä II:lle rakennetaan eritasoliittymät. Yhteydet Malminkartanoon ja Myyrmäkeen rakennetaan Korutien eritasoliittymän kautta. Tie sijoitetaan Tunneliin Karakalliossa, Lintuvaarassa ja Malminkartanossa.

Suunnittelutilanne

Kehä II:n jatkeen yleissuunnitelman laatiminen aloitettiin lokakuussa 2005 ja se valmistui joulukuussa 2008. Kehä II toteutetaan jo 1. vaiheessa 2-ajorataisena. Näyttää siltä, että hankkeen toteuttaminen ei ole mahdollista lähivuosina.

Kustannukset

Kehä II:n hankkeen investointikustannukset ovat noin 616 milj. €, josta rakennuskustannukset noin 565 milj. €. Rakennuskustannuksista tunneleiden osuus on 206 milj. € ja nykyisen Kehä II:n pohjoispään 2-ajorataistamisen kustannukset 46 milj. €. Hankkeen rakennusaikaiset korot ovat 50,7 milj. €.

Kustannusneuvottelut käydään Liikenneviraston, Kauniaisten, Espoon, Helsingin ja Vantaan kesken tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.

6. Sopimuksen jatkotoimet ja uudistaminen

6.1 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu ja MAL -yhteistyö

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelu on ohjelmoitu YTV:n hallituksen 13.6.2008 hyväksymässä HLJ:n puiteohjelmassa. Sen mukaisesti HLJ-suunnitelmaluonnos valmistuu ja siitä pyydetään lausunnot syksyllä 2010. Liikennejärjestelmäpäättös tehdään alkuvuodesta 2011. HLJ:n valmistelun käynnisti YTV ja valmisteluvastuu siirtyi HSL:lle vuoden 2010 alusta.

HLJ 2011:n valmistelu kytkeytyy Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyöhön (MAL-neuvottelukunta) sekä Uudenmaan maakuntakaavan uudistamiseen ja rakennemalliselvitystyöhön. Yhteistyö on ollut tiivistä HLJ:n Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksen (MARA) laadinnassa, jossa on määritelty suositus Helsingin seudun raideliikenteen tavoitetilaksi ja siihen tukeutuvaksi tavoitteelliseksi maankäytöksi. HLJ:ssä tehdään MARA:n pohjalta maankäytön ja liikenteen kehittämistä palvelevia jatkotarkasteluja.

HLJ-suunnitelman valmistelua ohjaa ja valvoo HSL:n HLJ-toimikunta. Myös Helsingin seudun liikenneneuvottelukunta käsittelee suunnitelmaa ja vaikuttaa osaltaan siihen, että saadaan aikaan eri osapuolten hyväksymä suunnitelma ja päätökset sen toteuttamisesta. HLJ 2011:n valmistelun ja päätöksenteon kannalta tärkeitä yhteisiä liikenteen ja maankäytön strategisia lähtökohtia ja linjauksia käsitellään myös Helsingin seudun MAL-neuvottelukunnassa ja MAL-jaostossa.

6.2 Liikennerahaston soveltuvuus ja edellytykset Helsingin seudun liikennejärjestelmän rahoitukseen

Tie- ja liikennerahastojen ottaminen mukaan liikennehankkeiden rahoitukseen nostettiin esille Vanhasen II-hallituksen maaliskuussa 2008 annetun liikennepoliittisen selonteon yhteydessä. Liikenneministeri Anu Vehviläinen asetti marraskuussa 2008 tohtori Pasi Holmin selvittämään erityyppisiä tie- ja liikennerahastoratkaisuja ja pohtimaan rahastojen soveltuvuutta Suomen oloihin. Rahastoon olisi siis tarkoitus kerätä sekä valtion budjettirahaa että yksityisiä sijoituksia. Lisäksi mahdollisesti käyttöönotettavat ruuhka- ja muut liikenteen käyttömaksut voitaisiin ohjata rahastoon.

Toteutustilanne

Selvitysmies Holmin loppuraportti "Tie- ja liikenneinvestointien rahoitukseen joustavuutta: Soveltuisivatko tie- ja liikennerahastot Suomeen?" valmistui marraskuussa 2009. Selvitysmiehen mukaan tie- ja liikennerahasto vastaisi hyvin tavoitteisiin valtion tasaisesta ja pitkäjänteisestä liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta. Budjetin ulkopuolinen rahoitus nopeuttaisi hankkeiden toteuttamista, minkä kautta saavutettaisiin kansantaloudellisia hyötyjä. Raportissa todetaan, että liikenteestä perittävät käyttömaksut soveltuisivat hyvin rahaston ja mahdollisten alueellisten osarahastojen yhteyteen. Käyttömaksut tulisivat kuitenkin selvästi korvamerkitä alueellisesti ja toiminnallisesti kokonaisvaltaisen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Rahastoon kerättävistä käyttömaksuista päättäminen vaatii myös tarkastelua liikenteestä perittäviin veroihin. Selvitysmies toteaa, että liike-elämän tai muiden tienkäyttäjien kustannuksia ei saisi kasvattaa kohtuuttomasti. Tie- ja liikennerahaston yksityiskohdat eivät ole vielä selvillä.

Suomen perustuslaki rajoittaa rahaston perustamista, mistä johtuen selvitysmiehen mukaan rahaston valmistelu olisi hyvä aloittaa, vaikka liikenteen käyttömaksujen käyttöönotto viivästyykin vuoden 2010 loppupuolelle ja vaikka tie- ja liikenneinvestointien määrä on tämän hetkisillä päätöksillä suuri (n. 500 milj. € vuosittain vuosille 2011–2013).